

Department of History and Civilization

Des territoires du privilège à la formation
d'un espace économique national:
les métamorphoses du péage au XVIIIe siècle

ANNE CONCHON

HEC No. 2002/1

EUI WORKING PAPERS



EUROPEAN UNIVERSITY INSTITUTE

European University Institute



3 0001 0035 0269 9



EUROPEAN UNIVERSITY INSTITUTE, FLORENCE

DEPARTMENT OF HISTORY AND CIVILIZATION

EUI Working Paper **HEC** No. 2002/1

**Des territoires du privilège à la
formation d'un espace économique national:
les métamorphoses du péage au XVIII^e siècle**

ANNE CONCHON

BADIA FIESOLANA, SAN DOMENICO (FI)

All rights reserved.
No part of this paper may be reproduced in any form
without permission of the author.

© 2002 Anne Conchon
Printed in Italy in February 2002
European University Institute
Badia Fiesolana
I – 50016 San Domenico (FI)
Italy

DES TERRITOIRES DU PRIVILEGE
A LA FORMATION D'UN ESPACE ECONOMIQUE NATIONAL :
LES METAMORPHOSES DU PEAGE AU XVIII^E SIECLE¹

La question de l'espace connaît depuis ces dernières années un renouvellement des questionnements et des approches, au confluent de l'histoire et de la géographie. Plusieurs travaux récents de géographes, récusant la neutralité de l'espace, s'attachent à interroger sa dimension sociale (notamment autour des notions d'espace vécu et de territoires de l'identité) et les significations inscrites dans les lieux². De leur côté les historiens, notamment depuis les travaux de Bernard Lepetit, se sont de plus en plus intéressés aux dénivellations régionales, aux jeux d'échelles ou encore au rôle de l'Etat dans la production du territoire³. Ces deux orientations se révèlent particulièrement pertinentes pour interroger la recomposition dynamique de l'espace des péages, mûrie au cours du XVIII^e siècle et sanctionnée par la Révolution française, de même que l'investissement politique du territoire qui la sous-tend et les enjeux d'une telle refonte de la trame fiscale.

Pour les voituriers du XVIII^e siècle, l'espace des péages était nécessairement limité et fragmenté : ils ne connaissaient que les droits qu'ils étaient amenés à acquitter, sur un trajet plus ou moins long. Or, les péages vont prendre au cours du siècle une dimension politique et nationale. La monarchie, soucieuse de libérer les échanges intérieurs, créa alors une juridiction spécialisée, la commission des péages, pour appréhender le phénomène péager à l'échelle du royaume. L'étude de la taxation péagère implique cependant de dépasser la césure arbitraire entre temps modernes et histoire contemporaine pour poser la question dans sa véritable dimension. L'Etat, en s'appropriant les péages à son seul profit après l'épisode révolutionnaire, a en effet inventé une nouvelle structuration de son espace. Le péage fournit ainsi l'occasion de s'interroger sur le rapport du pouvoir à la définition de l'espace à la fois en termes d'objectifs et de légitimité.

¹ Ce papier est le texte d'une communication présentée lors du Workshop organisé à l'Institut Universitaire Européen de Florence sur le thème *L'espace comme acteur social*, les 24 et 25 novembre 2000.

² Cf. *Espaces, jeux et enjeux*, coord. Franck Auriac et Roger Brunet, Paris, Fayard, 1986. Lire *l'espace. Comprendre les sociétés*, Angers, éd. CNRS, 1990.

³ Cf. Bernard LEPETIT, "L'échelle de la France", *Annales ESC*, 1990 (2), pp. 433-443.

Dans le cadre de cet article, nous nous proposons d'examiner successivement l'espace du péage dans ses déterminations sociales, la géographie des perceptions et les contraintes qu'il imposait à la circulation marchande ; puis les implications spatiales de la politique monarchique tout au long du siècle ; enfin l'invention d'un nouveau territoire fiscal par l'Etat révolutionnaire.

Les péages constituent un objet d'analyse tout à fait intéressant pour saisir les liens que la société d'Ancien Régime avait tissés avec son espace. Pour la plupart, il s'agissait en effet de survivances féodales, qui s'étaient maintenues sous la forme de droits seigneuriaux. A ce titre, les péages étaient investis d'un rapport social qui permettait aux uns de le percevoir et imposait aux autres de l'acquitter.

Le terme de *péage* désigne non seulement le droit à acquitter, mais aussi le lieu où il était perçu. La façon de désigner le péage se confondait d'ailleurs parfois avec un toponyme qui actualisait, dans la désignation du droit, un élément spatial de sa perception : un pont (pontnage), une barre en travers de la route (barrage), un billot de bois sur lequel était fixé le tarif (billette). A l'exception de quelques droits ponctuels issus de démembrements successifs, le péage était généralement exigible sur l'ensemble du territoire d'une seigneurie ou de la juridiction d'une ville. Cette circonscription péagère, communément appelée " péagerie " ou " coustumerie ", faisait parfois l'objet d'une description minutieuse dans les tarifs. Pour donner aux redevables les moyens de reconnaître l'étendue du périmètre fiscal, les indications fournies les guidaient dans un parcours jalonné de références qui s'ordonnaient selon une représentation descriptive. Ce sont fréquemment des données topographiques et des éléments du paysage qui permettaient de matérialiser les limites de la péagerie : des arbres isolés, des haies d'épines, des bornes ou des croix qui s'ajoutaient aux jalons naturels ; et par eau, des ouvrages utiles à la navigation ou tout autre repère aisément identifiable depuis la rivière. La " péagerie " de Levignen s'étendait ainsi " depuis l'Orme Saint-Ladre de Crépy jusqu'au ru de Betz et la longitude se mesure par le travers du Duché de Valois ". Cette délimitation toponymique signifiait tout autant l'étendue d'exigibilité du droit que l'appropriation d'un territoire⁴. Et quand il n'y avait qu'un bureau de perception, le voiturier était tenu en principe de se détourner pour venir y acquitter le droit, dans la mesure où le péage était exigible sur le territoire entier de la seigneurie. Le plus souvent toutefois, on avait aménagé plusieurs bureaux

⁴ Cf. Paul ZUMTHOR, *La Mesure du monde : représentation de l'espace au Moyen Age*, Paris, éd. du Seuil, 1993.

de perception sur les principaux axes de circulation qui sillonnaient la seigneurie, et, une fois que le droit avait été perçu dans l'un d'eux, il n'était pas dû dans les autres. A l'échelle la plus réduite, celle du lieu de péage, la perception du droit avait façonné son espace propre, selon les exigences de la contrainte fiscale (de solides barrières et un bureau). L'espace du péage est ainsi marqué par des signes de distinction qui reflètent la qualité de son propriétaire. Les armes de celui-ci figurent souvent dans la partie supérieure du tarif. De même, à la Roche-Guyon, c'est un obélisque de 21 pieds de haut, portant les armes de la famille des La Rochefoucault, qui marquait la limite de l'acquit des droits.

L'espace des péages, calqué sur celui de la propriété seigneuriale, était à ce titre immergé dans la société qui les avait produits et au sein de laquelle ils fonctionnaient⁵. Au-delà de la diversité de leurs tarifs et de leurs propriétaires, les péages condensent et concrétisent à la fois des représentations dans une société d'Ancien Régime dont le privilège est l'un des principes structurants. L'espace du péage ne peut toutefois se réduire à un simple miroir de la société du privilège. L'un et l'autre sont dans un rapport d'interaction, le premier participant à la production de la seconde. Le péage détermine en effet des pratiques qui supposent une intériorisation du privilège et qui confortent le sens dont il est chargé. Les recommandations du maître de Claville illustrent cette façon dont les acteurs eux-mêmes construisent cet espace et négocient avec ses significations : “ je trouve sur mon chemin un vraiment grand seigneur (...), je lui cède le pavé et je le salue. C'est de ma part respecter la grandeur, c'est payer le droit de péage ”⁶. De même, l'espace du péage peut participer à une forme de ségrégation sociale et déterminer l'allocation du privilège. C'est ainsi que les villages environnants peuvent jouir d'une exemption partielle ou totale du droit local. La mémoire de l'espace est par ailleurs mobilisée par des titres anciens et des témoins vénérables pour asseoir le droit de péage⁷.

L'espace des péages, en reproduisant la mosaïque de territoires et de lieux qui ressortissaient à des propriétaires et à des autorités multiples, combine au XVIII^e siècle un enchevêtrement de droits. Le temps a façonné cet espace, héritage feuilleté de multiples variables historiques, géographiques et économiques, sédimentées avec les siècles. La complexité spatiale de cet espace résulte donc en grande partie de son historicité.

⁵ Cf. A. GILBERT, “ L'idéologie spatiale : conceptualisation, mise en forme et portée pour la géographie ”, *L'Espace géographique*, 1986, N°1, pp. 57-66.

⁶ Le Maître de Claville, *Traité du vrai mérite de l'homme considéré dans tous les âges et dans toutes les conditions, avec des principes d'éducation propres à former les jeunes gens à la vertu*, Paris, Saugrain, 1736, p. 119.

⁷ Cf. “ Fabrique des lieux ”, *Genèse*, N°40, sept. 2000, pp. 2-5.

Dans le cadre de la “ péagerie ”, la localisation particulière des bureaux de perception est soumise à des remaniements circonstanciels afin de s'ajuster aux conditions géographiques les meilleures pour lever les droits (des ponts, des resserrements naturels qui canalisent la circulation, etc.), et aux opportunités de profit sur les axes les plus fréquentés (carrefours, confluences, proximité d'auberges par exemple). De plus, plusieurs droits pouvaient être regroupés dans un seul et même bureau. Cela évitait aux voituriers des arrêts répétés. Les propriétaires qui rognait ainsi sur les frais de perception y trouvaient également leur compte. Ainsi quinze bureaux suffisaient à percevoir la trentaine de péages situés entre Lyon et Avignon, dont sept seulement étaient levés à l'emplacement véritable du droit (Givors, Serrières, port de Sillon, Tournon, Valence, la Voulte et Roquemaure). Le risque était qu'avec le temps, les droits cumulés ne correspondent plus à des péages réellement franchis et deviennent invérifiables. Comble de complexité, la perception d'un même droit pouvait à l'inverse être répartie en plusieurs endroits. La perception du péage d'Etoile sur le Rhône était ainsi dédoublée : le droit était exigé à Valence pour la descente, mais à Ancône pour la remontée.

Les déplacements intempestifs, les regroupements occasionnels et l'éclatement des lieux de la perception compliquaient une géographie fiscale déjà éminemment complexe. Ils ont largement contribué à l'impopularité du péage, le redevable ne sachant pas toujours à quel titre il acquittait le droit.

Par ailleurs, le lieu statique de la perception croise un autre espace, celui de la dynamique des échanges, marqué par la mobilité des hommes et des choses, le péage se nourrissant d'un profit mobile et du déplacement de marchandises. Or, l'intensification des échanges intérieurs au XVIII^e siècle va contribuer à ébranler les fondements des implantations péagères.

Les voituriers ne cessent à l'époque de se plaindre des arrêts répétés aux bureaux de perception : les mariniers de Loire seraient contraints de “ venir abord de trois lieues en trois lieues ”⁸ ; tel roulier aurait dû s'arrêter à trois reprises en un quart de lieue sur le grand chemin de Grigny à Sainte-Colombe, pour acquitter trois péages (Givors, la Tour-de-Bans et Berta-devant-Grigny)⁹. Les voituriers accusent d'autre part les péages de déformer les trajets de la circulation marchande, en leur imposant de longs détours pour contourner les droits les plus onéreux. Il est toutefois difficile de faire le départ entre les motivations véritablement économiques des transporteurs et des raisons plus prosaïques - comme l'état de la chaussée -, ou moins avouables - en cas de fraude.

⁸ A.N. H⁴ 2966³.

⁹ A.N. H⁴ 2944. Mémoire.

On assiste à la même époque à une mutation dans la perception du rapport entre temps et espace. Avec la construction des grandes routes carrossables et rectilignes, qui permirent dans la seconde moitié du siècle une rapidité plus grande des transports, l'accélération des déplacements allait modifier sensiblement le rapport que les transporteurs avaient entretenu jusque-là avec le temps dans l'espace de la circulation. Or, les péages avaient été créés dans un contexte où la circulation marchande était relativement faible et se faisait dans un cadre restreint. La croissance des échanges et un relatif élargissement des marchés plaidaient soudain pour une ouverture de l'espace.

Au XVIII^{ème} siècle, ce décroisement spatial est à la fois encouragé par la théorie économique et soutenu par des initiatives politiques.

L'espace fragmenté des péages se révèle en effet incompatible avec l'émergence de représentations intellectualisées qui permettent d'appréhender synthétiquement l'espace économique : à une réalité composite et saturée de servitudes, qui consacraient l'inégalité des lieux et des personnes, l'économie politique de l'époque substitue en effet un marché homogène et unifié par la continuité du commerce¹⁰. Elle plaide pour une ouverture de l'espace. Telle est par exemple l'argumentation de l'Abbé de Condillac : " Le versement se fait à distance, lorsque dans une province, on fait des envois de bleds pour une autre, ou lorsque l'on en porte chez l'étranger. Pour avoir ces débouchés, il faut des chemins, des canaux, des rivières navigables (...) point de péages (...). Voilà la route tracée à la circulation "¹¹.

Pour ces économistes, les péages, par leur nombre, dissuadent en effet les producteurs d'exporter leurs marchandises sur de longues distances et contribuent à limiter les aires de marché. Cette déformation de l'espace économique entraînait selon eux de graves distorsions dans les prix. La libéralisation des échanges devait rendre au contraire possible une égalisation de ceux-ci, en introduisant un équilibre intranational entre régions déficitaires et excédentaires, et permettre d'atténuer les oscillations de prix dans le temps. Le péage articule donc, au XVIII^{ème} siècle, les deux conceptions antagonistes de l'espace qu'a mises en lumière Francine Markovits : d'un côté une construction aristotélicienne des lieux marqués par des propriétaires et des droits, et de

¹⁰ Cf. Pierre DOCKES, *L'Espace dans la pensée économique du XVI^{ème} au XVIII^{ème} siècle*, Paris, Flammarion, 1969.

¹¹ Abbé de CONDILLAC, *Le Commerce et le gouvernement considérés relativement l'un à l'autre*, Amsterdam-Paris, chez Jombert & Cellot, 1776, p. 185.

l'autre, l'ambition libérale d'instituer, en appliquant la méthodologie cartésienne à l'économie politique, un espace isomorphe de circulation¹².

La commission des péages, créée en 1724 et qui fonctionna jusqu'à la Révolution, s'efforça dans ce sens de réaménager la carte des péages pour l'ouvrir aux exigences commerciales. Chargée dans un premier temps de vérifier, pour l'ensemble du royaume, les titres de propriété pour supprimer les péages non fondés et de réformer les tarifs, cette institution s'engagea résolument, à partir de 1759, dans une politique de suppression radicale. A cet égard, elle redonna à l'Etat une place essentielle dans la dynamique de libéralisation des échanges intérieurs au XVIII^e siècle.

Avec cette commission, l'Etat proposait de substituer à l'inégalité historique des péages et à l'enchevêtrement des droits, un espace économiquement homogène. Une telle politique s'inscrit dans une volonté plus vaste d'appropriation et de maîtrise du territoire, dont le réseau de routes pavées constitue une des empreintes spatiales. Le recensement minutieux des péages entrepris par la commission relève d'une intention similaire. Il est vrai qu'elle n'a laissé aucune représentation cartographique de son travail, mais cette absence de cartes n'est nullement exceptionnelle pour la monarchie administrative ; à l'époque la connaissance du territoire passe traditionnellement par des enquêtes énumératives et une géographie de catalogue, totalement dissociée d'une représentation unifiée du territoire national. Pourtant cet inventaire systématique des péages contient en soi un discours sur l'espace. Ordonné en tableaux et structuré en colonnes, il plie la géographie concrète des péages à une logique administrative et institutionnelle qui révèle une volonté politique à l'œuvre.

L'inventaire des péages, opéré par la commission, traduit assurément des considérations plus politiques qu'économiques. Quelques listes de péages fluviaux s'ordonnent bien en suivant le sens du courant : la définition du cours d'eau comme un espace économique homogène l'emporte alors sur les limites du cadre administratif de la généralité. En revanche, la commission ne pense pas les routes en terme d'axes, puisque les informations les concernant sont répertoriées suivant une logique administrative : la généralité et parfois l'élection furent les unités spatiales retenues pour le classement ; seuls les droits bretons et languedociens furent répartis dans quelques états par diocèses. Le choix de ce cadre administratif de description n'est pas neutre : en imposant la marque de l'Etat, il contribuait à déconstruire la géographie foncière et féodale des péages. La monarchie gommait ainsi une mosaïque de péages et de seigneuries, pour

¹² Francine MARKOVITS, *L'Ordre des échanges. Philosophie de l'économie et économie du discours au XVIII^e siècle en France*, PUF, Paris, 1986.

recomposer son propre espace unifié. Cette disposition en listes qui alignent et juxtaposent des points de péages contient en elle-même la négation de la géographie seigneuriale avec ses hiérarchies verticales et ses mouvances complexes. Ce nivellement spatial contribue en quelque sorte à objectiver le territoire, en soumettant à la seule autorité du souverain des droits qui cristallisaient jusqu'alors une appartenance multiple à des espaces composites.

La Révolution décida de supprimer les péages, que la monarchie n'avait pu se résoudre à éteindre sans les racheter. Cependant, pour parer à la détérioration continue des infrastructures de transport, l'Etat dut renouer avec le péage : la taxe d'entretien des routes fut adoptée en septembre 1797, et un octroi de navigation fut instauré par la loi du 30 floréal An X de façon à garantir un équilibre concurrentiel avec les transports routiers.

La géographie de ces nouveaux péages s'enracine assurément dans une manière différente de penser le rapport entre le pouvoir et le territoire de son exercice. Les dispositifs législatifs et réglementaires qui présidèrent à l'instauration de ces droits, impliquèrent une recomposition spatiale et une discipline nouvelle du territoire. Et l'effort cartographique - même s'il reste cantonné à l'échelle départementale - qui accompagna le rétablissement des barrières illustre bien cette appropriation politique¹³.

A l'enchevêtrement des droits et des tarifs, l'Etat songea dans un premier temps à substituer une trame de coordonnées neutres et géométriques pour déterminer l'emplacement des nouvelles barrières. Defermont (en septembre 1796) puis Dubois (en octobre 1798) proposèrent de placer les barrières à des distances équivalentes pour faciliter le calcul de la taxe : de 5 à 6 lieues (soit 22 à 26 kilomètres) pour le premier, et de 2 à 4 lieues (soit 10 à 20 kilomètres) pour le second. Cependant, pour minimiser les coûts d'installation, les barrières furent établies, pour la plupart, aux intersections avec des routes de poste et les axes les plus fréquentés, ainsi qu'à l'entrée des villes. De telles localisations entraînèrent indéniablement une distorsion spatiale, qui reproduisit globalement la disparité du maillage routier : très concentrées autour de Paris, les barrières sont plus dispersées à mesure qu'on s'éloigne de la capitale¹⁴.

¹³ A.N. F14 10166-10194. Ces cartons contiennent une importante collection de cartes départementales provenant des archives anciennes du Ministère des travaux Publics.

¹⁴ Cf. Jean-Marcel GOGER, *La Politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de doctorat (dactyl.), EHESS, dir. par J.-Cl. Perrot, 1988, 5 vol.

Cependant cette disparité n'eut guère d'incidence dans la mesure où le droit était perçu en fonction de la distance. Celle-ci présidait désormais à la structuration de l'espace du péage. Le droit à acquitter correspondait au trajet effectué sur un tronçon donné ou à la distance à parcourir. L'octroi de navigation était ainsi calculé en fonction de la distance parcourue à l'avalage et de celle à parcourir à la remontée. Les voituriers acquittaient la taxe d'entretien des routes et l'octroi de navigation sur une base de 5 kilomètres (sauf pour la traversée de Paris tarifiée à raison de 4 kilomètres en vertu de la loi du 3 nivôse An VI art. 8), pour le trajet effectué entre deux barrières ou deux ports. Par eau, aucun droit n'était perçu pour un trajet inférieur à 2,5 kilomètres ; en revanche le droit était exigé en entier pour une distance supérieure¹⁵. Sur route, le roulier n'acquittait que la moitié du droit s'il parcourait une distance inférieure à 5 kilomètres, mais le droit entier dans le cas contraire. En instaurant une telle progressivité des tarifs en fonction de la distance, l'Etat postulait et imposait une homogénéisation du territoire.

De plus, en retenant le principe d'une taxe nationale et uniforme, l'Etat gommait les discontinuités spatiales que sous-tendait la conception inégalitaire de la société d'Ancien Régime, et établissait une égalité concurrentielle entre les différents acteurs économiques. En asseyant un droit proportionnel à la distance parcourue, on vidait ainsi les péages de leur contenu social et on effaçait de l'espace tout référent axiologique¹⁶.

Cette même volonté politique d'équité spatiale se retrouve dans le mode de gestion des revenus péagers. La centralisation des fonds collectés devait permettre de les redistribuer à l'échelle de l'arrondissement de navigation pour les dépenses de balisage et d'entretien¹⁷. Pour la taxe d'entretien, la création d'une régie nationale devait garantir une péréquation des recettes fiscales sur l'ensemble du réseau routier. Defermont et Marragon, deux des principaux artisans de la taxe d'entretien des routes, avaient expressément réfuté l'idée smithienne d'un droit qui ne profite qu'à l'axe sur lequel il était exigé, pour lui préférer une taxe capable d'égaliser les niveaux d'équipement routier sur l'ensemble du territoire. Cette compensation nationale joua pleinement, permettant aux départements les plus enclavés (dans le Centre et le Midi) de bénéficier des profits dégagés par ceux qui étaient les plus fréquentés.

¹⁵ A.N. H4 3203. Arrêté contenant le règlement pour la perception de l'octroi de navigation sur la Charente, la Seudre et la Sèvre Niortaise (27 vendémiaire an XII).

¹⁶ Cf. François DAGOGNET, *Pour une théorie générale des formes*, Paris, J. Vrin, 1975 ; et *Une épistémologie de l'espace concret : néo-géographie*, Paris, J. Vrin, 1977.

¹⁷ A.N. H4 3130. Rapport et projet de résolution présenté par M. Chalan sur la navigation intérieure et fluviale (27 prairial an VII) art. CCV.

Les premières barrières furent placées au départ des principales avenues de la commune de Paris, conformément à la loi de finances du 9 vendémiaire an VI, avant d'innover l'ensemble du réseau routier. Le Directoire optait ainsi pour une diffusion spatiale continue et uniforme des barrières, en recomposant un système fiscal centralisé calqué principalement sur le réseau en étoile des routes de poste.

On ne retrouve pas une telle emprise étatique sur l'organisation spatiale des péages anglais (*turnpikes*) qui servirent pourtant de modèle à la taxe d'entretien. Outre-Manche, si les premières implantations sont résolument tournées vers Londres, la diffusion des barrières se structure dans la seconde moitié du XVIII^e siècle sur la hiérarchie des centres urbains et l'intensité différentielle des trafics¹⁸. Cela tient essentiellement au fait que les *turnpikes roads* émanaient d'initiatives locales et non d'une impulsion étatique.

En France, la structuration géographique des nouveaux péages renvoie à une conception gravitaire de l'espace économique. La filiation avec les réflexions sur l'économie des transports, qui se sont multipliées à la fin de l'Ancien Régime, est évidente. Ainsi pour le physiocrate Fr.-René de Pomereul, "le mouvement des routes baisse en allant du centre vers la circonférence (...) ; comme c'est le mouvement qui est à la base de cet impôt, il s'ensuit que la recette (...) s'établira avec lui"¹⁹. D'autres avaient toutefois privilégié une conception polycentrée de l'espace de la circulation limité aux échanges interprovinciaux. Dès 1790, Mahuet avait ainsi appuyé son projet de taxe sur une modélisation auréolaire de l'espace économique sous la forme d'aires juxtaposées, proche de celle qu'avait proposée Cantillon : "les rayons du cercle de la France, considérés sous les rapports commerciaux et dans une latitude moyenne, peuvent être calculés à 50 lieues : dans cette proportion, un quintal de marchandise payerait 50d., ou 4s. 4d. ; chaque L.[livre] pesant n'aurait donc payé qu'un demi denier"²⁰.

Une semblable modélisation spatiale avait présidé au découpage des bassins et des arrondissements de navigation (Arrêté du 8 prairial an XI modifié par un décret du 21 septembre 1805). Le cours de chaque fleuve devait être divisé en trois sections : l'embouchure où la navigation est tant maritime que fluviale ; puis jusqu'au lieu où la navigation commence à décroître ; enfin l'amont jusqu'au lieu où elle devenait impossible. La partie intermédiaire devait

¹⁸ Eric PAWSON, *Transport and Economy. The Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain*, Academic Press, London, 1977, pp. 134-169.

¹⁹ François-René-Jean de POMEREUL, *Observations sur le droit de passe proposé pour servir à la confection et l'entretien des chemins*, janvier 1797.

²⁰ MAHUET, *Mémoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume présenté à l'Assemblée Nationale*, 1790.

servir de base à la taxe ; elle serait respectivement doublée à l'aval et divisée par deux à l'amont. Pour les rivières affluentes, la quotité de la taxe serait déterminée par le lieu de confluence avec le fleuve. L'utilité d'un cours d'eau étant décroissante, on faisait varier la quotité de la taxe en proportion, selon une progression arithmétique.

Tels furent les principaux schèmes représentatifs à l'œuvre dans les projets qui accompagnèrent le rétablissement du péage en France, et les logiques spatiales qui présidèrent à l'intervention de l'Etat. Dans les faits, naturellement, la réalité des implantations et les arbitrages avec les intérêts locaux leur imposaient bien des exceptions.

Qu'il s'agisse du travail de la commission des péages sous l'Ancien Régime ou, avec la Révolution, de l'aménagement de la taxe d'entretien et de l'octroi de navigation, on a pu mesurer le rôle du politique dans la structuration et la production de l'espace fiscal. Cette inflexion participe d'une redéfinition générale de l'espace national, tendant à substituer à un enchevêtrement de privilèges, une vision homogène et rationalisée du territoire. En effet, l'Etat investit alors idéologiquement et économiquement l'espace pour construire et imposer son territoire en réaction contre les logiques d'Ancien Régime. D'une multitude de lieux singuliers fondés sur des déterminations sociales, on passe progressivement à un espace organisé en fonction de différenciations économiques et pensé selon une physique globale des flux et des échanges. Cette architecture spatiale des nouveaux péages participe assurément d'une idéologie du territoire, qui postule une certaine neutralité, même si cette conception est en avance sur les pratiques économiques. En effet, la circulation marchande reste à l'époque encore essentiellement fondée sur des échanges locaux, comme en témoignent les comptabilités des barrières de la taxe d'entretien ; malgré l'homogénéité géographique et fiscale qui tend à s'imposer, la juxtaposition de marchés régionaux demeure encore le modèle dominant.



EUI WORKING PAPERS

EUI Working Papers are published and distributed by the
European University Institute, Florence

Copies can be obtained free of charge
- depending on the availability of stocks - from:

The Publications Officer
European University Institute
Badia Fiesolana
I-50016 San Domenico di Fiesole (FI)
Italy

Please use order form overleaf

Publications of the European University Institute

To The Publications Officer
European University Institute
Badia Fiesolana
I-50016 San Domenico di Fiesole (FI) - Italy
Fax: +39-055-4685 636
e-mail: publish@iue.it
<http://www.iue.it/>

From Name

Address

.....

.....

.....

.....

- ☐ Please send me a list of EUI Working Papers
☐ Please send me a list of EUI book publications
☐ Please send me the EUI brochure Academic Year 2002/2003

Please send me the following EUI Working Paper(s):

Dept, n°, author

Title:

Dept, n°, author

Title:

Dept, n°, author

Title:

Dept, n°, author

Title:

Date

Signature



Working Papers in History

Published since 2000

HEC 2000/1

Concepción GARCÍA-IGLESIAS
The Gold Standard and its Influence on
Growth Rates for the European Periphery,
1865-1913

HEC 2000/2

Daniel A. TIRADO/Elisenda PALUZIE/
Jordi PONS
Economic Integration and Industrial
Location - The Case of Spain Before
WWI

HEC 2000/3

Elisenda PALUZIE/ Jordi PONS/
Daniel A. TIRADO
Trade Liberalization, Market Integration
and Industrial Concentration: The
Spanish Economy During the 19th
Century

HEC 2000/4

Belén MORENO CLAVERÍAS
Le crédit dans les économies familiales
catalanes au XVIII^e siècle à partir des
inventaires après-décès

HEC 2000/5

Luisa PASSERINI/ Marina NORDERA
(eds)
Images of Europe

HEC 2000/6

Daniela FINALDI-BARATIERI
The "Only" European Schools in the
European Union?

HEC 2000/7

Andrea Filippo SABA
Dal paesaggio all'impresa. La storia
ambientale fra strumento enciclopedico e
scienza olistica

HEC 2000/8

J. Peter BURGESS
Meaning and Science in Weimar - Crisis
and the Cultural Foundations of Reason

* * *

HEC 2001/1

Regina SCHULTE/
Pothiti HANTZAROULA (eds)
Narratives of the Servant

HEC 2001/2

Dorena CAROLI
L'essor de l'État-providence russe
(1992-1998)

HEC 2001/3

Gerben BAKKER
Selling French Films on Foreign Markets
- The International Strategy of a Medium-
sized French Film Company, 1919-1938

HEC 2001/4

Marko BOJCUN
Russia, Ukraine and European Integration

HEC 2001/5

Michael NEWMAN
Allegiance, Legitimation, Democracy and
the European Union

HEC 2001/6

David EDYE/Juan M. DELGADO-
MOREIRA
To Belong or not to Belong: can we
Research People's Attitudes to EU
Citizenship?

HEC 2001/7

Monika DICKHAUS
The International Monetary Policy of the
German Central Bank 1958-1970

* * *

HEC 2002/1

Anne CONCHON
Des territoires du privilège à la formation
d'un espace économique national: les
métamorphoses du péage au XVIII^e siècle

*out of print

